2
Afschaffing plusregio's

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's (33659).**

De **voorzitter**:
Ik heet de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Van Bijsterveld** (CDA):
Voorzitter. Wij spreken vandaag over het wetsvoorstel dat strekt tot opheffing van de Wgr-plusregio's en dat tegelijkertijd de basis verschaft voor het instellen van twee verplichte vervoerregio's in de Randstad, met de mogelijkheid dat ook elders te doen. De agendering van dit voorstel op de laatste vergaderdag van het jaar is ingegeven door de voorziene inwerkingtreding per 1 januari 2015. De druk van deze datum was zodanig dat de hiermee samenhangende concept-AMvB op grond van de Wet personenvervoer 2000 al werd voorgehangen bij de Eerste Kamer en zelfs voor advies naar de Raad van State werd gestuurd voordat de schriftelijke behandeling in deze Kamer was afgerond. Mijn fractie vindt dit onjuist en onwenselijk. Voortvarendheid is goed, maar zorgvuldigheid vertegenwoordigt een eigen waarde op zich.

Tegen de achtergrond van het voorgaande heeft de CDA-fractie een aantal vragen aan de regering, in de verwachting dat de minister hierop een toereikende inhoudelijke reactie geeft. De vragen van mijn fractie vallen uiteen in twee fundamentele vragen die de visie van de regering op de bestuurlijke organisatie in Nederland betreffen, en twee vragen die van operationele aard zijn.

Eerst de fundamentele overwegingen. De regering stelt in de memorie van antwoord dat het primaire motief om tot afschaffing van de plusregio's te komen het herstel is van de bestuurlijke hoofdstructuur: Rijk, provincies en gemeenten. Dit argument weegt zelfs zo zwaar dat het volgens de regering irrelevant is hoe de plusregio's functioneren. Volgens allerlei evaluaties functioneren zij immers naar tevredenheid. Ook de democratische legitimatie van de plusregio's is volgens de regering niet relevant. Een discussie aan de hand van de vraag of de plusregio's wel of niet voldoende democratisch gelegitimeerd zijn, is volgens de regering dan ook overbodig. Dat zij nog maar relatief kort bestaan en het de vraag is of zij om die reden nu alweer moeten worden afgeschaft, is volgens de regering evenmin belangrijk. Het gaat immers om de hoofdstructuur. Nu het oorspronkelijke perspectief van de zogenaamde stadsprovincies niet meer aan de orde is, moet de hoofdstructuur hersteld worden, ongeacht of de reële situatie anno 2015 dat wel of niet wenselijk maakt. Het principe is leidend.

Als echter louter vanuit voornoemde gedachtegang gekeken wordt naar de plusregio's, bevreemdt het mijn fractie dat juist vanwege "bijzondere omstandigheden" wel wordt ingezet op twee verplichte vervoerregio's in de Randstad, met de mogelijkheid die ook elders in het land in te stellen. Mijn fractie kan zich voorstellen dat op grond van deze argumenten geen nieuwe regio's worden ingesteld, maar het is nog een andere zaak om datgene wat al bestaat op te heffen. Ik ben geneigd om te zeggen dat het van tweeën één is: ofwel het is een principiële kwestie en dan moet ook korte metten gemaakt worden met alle verplichte hulpstructuren, ofwel er zijn redenen om, met inachtneming van het uitgangspunt van de bestaande bestuurlijke hoofdstructuur, daarvan af te wijken en dan moeten die afwijkingen ieder voor zich op hun merites beoordeeld worden. Graag ontvangen wij een nauwgezette reactie van de regering. Men moet dus ofwel een principe hanteren en daarin consequent zijn, ofwel een uitgangspunt hanteren waarop uitzonderingen mogelijk zijn, welke uitzonderingen dan wel een inhoudelijke beoordeling vergen.

Met opzet heb ik hiervoor steeds het woord "verplicht" genoemd, om het de minister niet te moeilijk te maken om op de kwestie in te gaan. Wanneer wij namelijk naar de realiteit van de bestuurlijke indeling kijken, zien wij dat de tendens zich eerder verwijdert van de hoofdstructuur en dat de regering daar een belangrijke bijdrage aan levert. Immers, naast de plusregio's zien wij onder meer de gewone Wgr-samenwerkingsverbanden, de RUD's en de veiligheidsregio's. Onlangs is de Wgr-wetgeving zelfs gewijzigd om het democratisch gehalte van de Wgr te verhogen en zijn er een tweetal nieuwe samenwerkingsmodaliteiten ingevoerd. Nu kan in de memorie van antwoord wel beweerd worden dat de achtergronden van deze bovengemeentelijke en "onderprovinciale" verbanden onderling verschillen, of dat er sprake is van vrijwillige samenwerking in tegenstelling tot verplichte samenwerking, een het feit blijft dat realiter de hoofdstructuur wordt aangetast. Daar komt nog bij dat van de drie grote decentralisatieoperaties verwacht wordt dat de kwantiteit en de intensiteit van de gemeentelijke samenwerking verhoogd zullen worden. Formeel kan de minister volhouden dat het hier om iets vrijwilligs gaat, of dat het om verschijnselen gaat met een bijzondere achtergrond, maar een feit is dat de hoofdstructuur hierdoor toch wat op de achtergrond raakt. Overigens kunnen wij ook materieel bij de vrijwilligheid soms vraagtekens zetten. Graag ontvangen wij hierop een afzonderlijke reactie van de regering.

Daarmee kom ik bij mijn tweede, overkoepelende vraag: wat is de visie van de regering op de zich ontwikkelende reële bestuurlijke indeling van Nederland?

Vervolgens enkele opmerkingen over de operationele kanten. De eigen aard van enerzijds de stadregio Rotterdam-Den Haag en anderzijds de stadsregio Amsterdam vergt doelgerichte en intensieve samenwerking tussen de betrokken gemeenten op een heel scala van onderwerpen. De betrokken gemeenten hebben elkaar daarin gevonden. Beide gebieden verkeren in een proces om hun samenwerking vorm te geven in wat zij zelf "Metropoolregio's" noemen. Mijn fractie kan zich, louter uitgaande van de argumentatie van de regering, niet goed voorstellen dat er via de verplichte vervoerregio's in de Randstad een uitzondering gemaakt moet worden op de hoofdstructuur. Naar ons eigen oordeel kunnen wij ons dat wel voorstellen.

Mijn fractie heeft kennisgenomen van de wijziging die de regering voorstelt in de concept-AMvB. Die wijziging sterkt ertoe de verplichte vervoerregio's niet te laten opgaan in

de Metropoolregio's, maar afzonderlijke vervoerregio's te creëren. Wij kunnen die wijziging goed invoelen. Als mijn fractie het goed heeft begrepen, worden de Metropoolregio's nog wel aangewezen voor een overgangstijd, ter voorbereiding op de instelling van de vervoerregio's. Hoeveel tijd is er naar de schatting van de regering gemoeid met het laten plaatsvinden van die transitie? Is de regering bereid eventueel een maximale overgangstijd vast te stellen, bijvoorbeeld een jaar? Daar kunnen wij technisch een bepaalde vorm aan geven. Is de minister bereid om de Kamer tussentijds op de hoogte te houden van de vorderingen die op dit punt geboekt worden?

De tweede operationele kwestie betreft de afschaffing van de plusregio's. De regering heeft gesteld dat de plusregio's desgewenst op vrijwillige basis kunnen voortgaan. De regering heeft dat in de memorie van antwoord nadrukkelijk naar voren gebracht. De VNG daarentegen stelt de vraag wat daarvan het nut en de zin is als de ov-taken en -middelen verdwijnen. Wat is de reactie van de minister op deze observatie?

De VNG stelt in een memo van 3 december 2014 dat met de overheveling van de BDU-gelden naar de provincies de afspraken in het Bestuursakkoord tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn geschonden. In dat Bestuursakkoord is immers uitdrukkelijk vastgelegd dat de BDU-gelden verkeer en vervoer worden overgeheveld naar de "algemene fondsen". Belangrijk in dit verband is dat het gaat om "fondsen". De VNG wijst daarbij op het verloren gaan van de wettelijke garantie van nauw overleg tussen provincies en gemeenten over de besteding van de BDU-gelden en op het feit dat in de toekomst — in de woorden van de VNG — de gemeenten zijn overgeleverd aan het eigen goeddunken van de provincies, die in de ogen van de VNG met bezuinigingen worden geconfronteerd. Wij zijn benieuwd naar de reactie van de minister op deze stellingname van de VNG. Hoe ziet de minister de onderhandelingspositie van de gemeenten op dit punt ten opzichte van de provincie? Wij koppelen daar de vraag aan of de regering bereid is om, als zich onverhoopt structurele problemen voordoen, de gekozen keuzerichting te heroverwegen?

Wij zien met belangstelling uit naar de reactie van de regering.

☐

De heer **Koole** (PvdA):
Voorzitter. Voor ons ligt een wetsvoorstel dat twee zaken tegelijk behandelt: de afschaffing van de Wgr-plusgebieden en de introductie van twee vervoerregio's. Ik zal in mijn inbreng dan ook aan beide aandacht besteden. Maar eerst bedank ik de minister en zijn ambtenaren voor het beantwoorden van de in de schriftelijke ronde gestelde vragen.

Daarnaast wil ik nog een andere opmerking vooraf maken. In de memorie van antwoord wordt duidelijk gemaakt hoezeer de Wgr-plusorganisaties al voorsorteren op de aanvaarding van dit wetsvoorstel. Natuurlijk is het goed en begrijpelijk dat tevoren wordt nagedacht over mogelijke veranderingen die op til zijn. Maar, zo vraag ik de minister, het kan toch niet zo zijn dat door voorbereidende handelingen, gericht op een mogelijke wetswijziging, reeds onomkeerbare stappen zijn gezet nog voor de Eerste Kamer zich over het wetsvoorstel heeft kunnen buigen? Kan de minister dat bevestigen? Het is niet de eerste keer dat vanuit deze Kamer opmerkingen worden gemaakt over het in de praktijk van de uitvoering vooruitlopen op wetgeving die dit huis nog moet passeren. Zeker in het geval dat wetswijzigingen forse consequenties in personele zin hebben voor de betrokken instellingen, is de kans groot dat die instellingen leeglopen in de periode direct voorafgaande aan de voorziene ingangsdatum van de nieuwe wet. Herkent de minister deze mogelijkheid en zo ja, ziet hij vanuit zijn verantwoordelijkheid voor het wetgevingsproces mogelijkheden om in de toekomst te voorkomen dat de Eerste Kamer voor voldongen feiten wordt geplaatst?

De afschaffing van de Wgr-plusgebieden wordt door de regering in de memorie van antwoord gemotiveerd met de argumentatie dat die gebieden volgens de Kaderwet bestuur in verandering van 1994 al als tijdelijke structuren in het leven waren geroepen, als een soort kwartiermakers voor de stadsprovincies. Dat doel legitimeerde destijds een inbreuk op de bestuurlijke hoofdstructuur van Rijk, provincies en gemeenten. Het perspectief van die stadsprovincies is geen werkelijkheid geworden en de aanpak van de opgave in en rond de grootstedelijke gebieden in sindsdien ingrijpend gewijzigd, stelt de regering. Een wijziging van de bestuurlijke organisatie in grootstedelijke gebieden is niet meer aan de orde, mede omdat in de loop van de jaren een bestendige cultuur van samenwerking is ontstaan. Daarom gelden, aldus nog steeds de regering, de argumenten die destijds een verplichte samenwerking rechtvaardigden nu niet meer. Dus kan de bestuurlijke hoofdstructuur worden hersteld. Kan de regering duidelijk maken waarom er in 2006 nog werd besloten de Wgr-plusbestuursvorm een permanente status te geven en wat er in de zes jaar daarna is veranderd dat heeft geleid tot het voorstel om die Wgr-plusregio's af te schaffen?

Voor het standpunt van de regering over de afschaffing van de Wgr-plusregio's was noch een democratische legitimatie of het gebrek daaraan noch hun functioneren bepalend. Dat heeft toch wel iets tragisch. De Wgr-plusregio's functioneerden volgens evaluaties goed, maar het kabinet stelt zonder meer dat het aan die evaluaties geen groot gewicht heeft toegekend bij de standpuntbepaling. Dan doe je het als bestuursorgaan goed en dan telt dat weer niet mee! Kan de regering aangeven wat het belang was van die evaluaties die dan toch gehouden zijn?

De wens om taken zoveel mogelijk te beleggen binnen de direct democratisch gelegitimeerde hoofdstructuur van Rijk, provincies en gemeenten heeft geleid tot dit voornemen om de Wgr-plusregio's af te schaffen. Het argument van de democratische legitimatie kan mijn fractie op zich goed volgen. De leden van mijn fractie zijn tevens met de regering van mening dat in ons bestuurlijk bestel de hoofdregel geldt dat de organen die tot de hoofdstructuur behoren zelf moeten kunnen besluiten op welk terrein zij met wie en in welke samenwerkingsvorm samenwerken. Toch zegt de regering dat ook het argument van de democratische legitimatie niet doorslaggevend is geweest bij dit wetsvoorstel. Bovendien: waar veel van de samenwerking binnen de Wgr-plus zal worden overgenomen door gewone Wgr-regelingen, verandert de democratische legitimatie niet, aldus de regering in de memorie van antwoord. De democratische legitimatie van de Wgr-regelingen is gelegen in het besluit van de betrokken bestuursorganen en de vertegenwoordigende organen. Bij de Wgr-plusregeling is de democratische legitimatie volgens de regering gelegen in het besluit van de wetgever. Ook in de praktijk maakt het niet uit, aldus de

regering. In beide gevallen kan de betrokkenheid bij het bestuur van het samenwerkingsverband vanuit de deelnemende overheden volledig tot haar recht komen, zo staat in de memorie van antwoord.

Over dit punt van de democratische legitimatie heeft mijn fractie een aantal vragen aan de regering. Ten eerste: is de minister van oordeel dat de zeggenschap van burgers bij taken die bij gemeenschappelijke regelingen zijn belegd — dat geldt straks waarschijnlijk ook voor verschillende taken die nu nog in de Wgr-plusregelingen zijn opgenomen — voldoende is gewaarborgd? Zo nee, wat is de minister dan voornemens daaraan te doen? Ten tweede: is de minister van mening dat de gemeenteraden voldoende geëquipeerd zijn en voldoende zeggenschap hebben over gemeenschappelijke regelingen om ze adequaat te kunnen controleren? Zo nee, als die voldoende zeggenschap ontbreekt, wat is de minister dan voornemens daaraan te doen? Zouden bijvoorbeeld gemeenschappelijke rekenkamers daarbij behulpzaam kunnen zijn?

Ik kom bij het punt van de vervoerregio's. Vanwege de bijzondere situatie in Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam heeft de regering ervoor gekozen een uitzondering te maken op het voorstel om de vervoerstaken van de Wgr-plusgebieden over te dragen aan de provincies. De bijzondere situatie is volgens de regering gelegen in de cumulatie van trammetro- en busnetwerken in die gebieden, gekoppeld aan eigen gemeentelijke vervoerbedrijven. Nu is het altijd arbitrair om vast te stellen wanneer een situatie bijzonder genoeg is om een uitzondering te rechtvaardigen. Dat is een kwestie van politiek-bestuurlijke weging. Ik zal dan ook niet vragen waar precies het cumulatiepunt ligt waarboven van een bijzondere situatie gesproken kan worden. Wel wil ik de minister vragen of het uitgesloten is dat in de toekomst andere gebieden zich wellicht zo kunnen ontwikkelen dat ze ook tot de bijzondere categorie kunnen worden gerekend.

In de memorie van antwoord worden veel woorden gewijd aan het al dan niet verplichtende karakter van een vervoerregio. De regering stelt dat dit wetsvoorstel niet verplicht tot de instelling van een vervoerregio. Indien Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam geen vrijwillig openbaar lichaam inrichten, geldt de hoofdregel dat bevoegdheden en middelen aan de provincies toevallen.

De heer **Engels** (D66):
Ik luister met veel belangstelling naar het betoog van een goede collega. Hij vraagt de regering hoe ze zou reageren als er een ontwikkeling zou komen naar een landsbrede instelling van vervoerregio's. Ik haak voor mijn vraag aan bij de eerdere argumentatie over de kwalificaties over een verlengd lokaal bestuur of andere samenwerkingsvormen. Hoe kijkt de PvdA-fractie ertegenaan als die ontwikkeling werkelijkheid zou worden, namelijk als we niet alleen in de Randstad, maar in alle regio's vervoerregio's zouden krijgen?

De heer **Koole** (PvdA):
Mijn vraag aan de minister was of die toekomstige ontwikkeling mogelijk zou zijn buiten de twee gebieden die nu voorzien zijn. Misschien is het antwoord van de regering wel dat ze dat niet verwacht, maar dat ze dat moet afwachten omdat er in deze twee gebieden vooral eigen vervoerbedrijven zijn. Mocht de minister echter zeggen dat dit niet wordt uitgesloten dan zou ik zeggen dat er ook daar een uitzondering mogelijk moet zijn als er hier een uitzondering mogelijk is. Ik wacht echter eerst de antwoorden van de minister af over wat volgens hem de verwachting is voor de toekomst. Er is heel bondig aangegeven waarom deze twee uitzonderingen zijn gemaakt en mijn vraag is of die uitzonderingsgronden wellicht ook elders in de toekomst zouden gelden.

Ik zei al dat als Amsterdam, Haaglanden of Rotterdam geen vrijwillig openbaar lichaam inrichten de hoofdregel geldt dat bevoegdheden en middelen aan de provincies toevallen. Tegelijkertijd bepaalt het wetsvoorstel dat bij AMvB het gebied van een vervoerregio kan worden aangewezen. Kan tot een dergelijke AMvB alleen op verzoek van een vrijwillig gevormd openbaar lichaam worden besloten, zo vraag ik de minister. Zo nee, wat blijft er dan nog over van het vrijwillige karakter van een vervoerregio?

Inmiddels is het ontwerp van de AMvB aangepast. Op zich is het wat vreemd dat een eerste concept reeds werd opgesteld voordat de Eerste Kamer zich had gebogen over het wetsvoorstel waarop die AMvB is gebaseerd. Nu is reeds een tweede concept geformuleerd, terwijl wij vandaag pas over het wetsvoorstel spreken. Acht de minister dit een wenselijke gang van zaken?

Het openbaar lichaam dient zich volgens de bijgestelde versie van de concept-AMvB te beperken tot verkeer en vervoer. In de memorie van antwoord wordt deze situatie als wenselijk omschreven. Kan de minister aangeven of de beperking tot vervoerszaken een wens is of een vereiste? Indien het laatste het geval is, betekent dit dan dat de metropoolregio, bijvoorbeeld Rotterdam/Den Haag, niet het openbaar lichaam voor vervoer kan zijn omdat die metropoolregio op meer terreinen wil samenwerken dan alleen op het gebied van verkeer en vervoer? Dat zou betekenen dat er naast een metropoolregio een aparte vervoersautoriteit komt. In dat geval — mevrouw Van Bijsterveld wees er ook al op — is mijn vraag voor welke datum deze scheiding van metropoolregio en vervoersautoriteit formeel gerealiseerd dient te zijn. Of dient die metropoolregio zich te beperken tot verkeer en vervoer? Ook dan vernemen wij graag wanneer die formele beperking gestalte zou moeten krijgen.

Deelname van de provincies aan de vervoerregio's is voor de regering niet doorslaggevend voor het aanwijzen daarvan. Betekent dit dat als provincies zouden willen deelnemen aan de uiteindelijke vervoerregio's, zij volledig afhankelijk zijn van de gemeenten in de voorziene vervoerregio of zij al dan niet kunnen deelnemen aan de vervoerregio? Zo ja, acht de regering dat wenselijk, gegeven de verantwoordelijkheid van de provincie voor het verkeer en vervoer in de provincie als geheel?

Wanneer de provincie en gemeenten zouden samenwerken in een gemeenschappelijke regeling met betrekking tot verkeer en vervoer, hoe is dan de toezichthoudende rol van de provincie geregeld?

Indien de provincie bevoegdheden zou overdragen aan de gemeenschappelijke regeling, verschuift het toezicht naar het Rijk, zo stelt de regering. Maar wat als dat niet gebeurt? Kan de minister zich een situatie voorstellen waarbij de provincie wel participeert in een gemeenschappelijke

regeling voor verkeer en vervoer, maar geen bevoegdheden overdraagt?

Tot slot. Waarop is de hoop gebaseerd van de regering, zoals in de memorie van antwoord staat, dat de betrokken gemeenten en provincies alsnog stappen zetten om tot een vruchtbare vorm van samenwerking te komen die het enerzijds de gemeenten mogelijk maakt gezamenlijk te blijven werken aan de bereikbaarheid in hun regio, en het anderzijds de provincies mogelijk maakt vanuit hun verantwoordelijkheid voor het regionaal vervoer en het bredere provinciaal profiel daaraan een bijdrage te leveren? Hoe zou de regering de situatie beoordelen waarin een dergelijke vruchtbare samenwerking niet ontstaat? Op dit moment lijken de besprekingen tussen de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam/Den Haag op het punt van de vervoerregio, anders dan in het geval van het regiobestuur Amsterdam en de provincie Noord-Holland, in een impasse te verkeren. Onze fractie betreurt dat. Is de regering voornemens initiatieven te nemen om de ontstane de impasse tussen de Metropoolregio Rotterdam/Den Haag en de provincie Zuid-Holland te doorbreken?

De leden van de PvdA-fractie zien de beantwoording van hun vragen met belangstelling tegemoet.

☐

Mevrouw **Huijbregts-Schiedon** (VVD):
Voorzitter. Bij de bespreking van dit wetsvoorstel wil mijn fractie graag, zoals wij dat ook in de schriftelijke voorbereiding hebben gedaan, de Algemene Maatregel van Bestuur tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 betrekken. Daarin worden immers de nieuw op te richten vervoerregio's geregeld. Voor mijn fractie is de inrichting daarvan bepalend voor ons standpunt over de instelling van deze vervoerregio's.

Kort samengevat is de VVD-fractie voorstander van de afschaffing van de plusregio's en is zij niet echt gecharmeerd van de vervoerregio's in de twee Randstedelijke gebieden, maar begrijpt en accepteert zij de pragmatiek van de oplossing voor een integraal verkeer- en vervoerbeleid aldaar, echter wel onder de voorwaarden dat deze qua structuur niet kunnen uitdijen tot een nieuwe vorm van plusregio en dat de betrokkenheid van de beide provincies is geborgd. Dat gemeenten daarnaast vrij zijn om op alle andere gewenste beleidsterreinen vrijwillige samenwerking aan te gaan, juichen wij toe. Het versterken — en ook wellicht het behouden — van de lokale autonomie kan gebaat zijn bij samenwerking en bij de pragmatiek van verlengd lokaal bestuur. Zoals wij ook hebben betoogd in het beleidsdebat in juni 2013, hecht de VVD aan die vorm van vrijwillige samenwerking, die overigens allerminst vrijblijvend kan zijn. Wij willen echter wel dat de vinger aan de pols gehouden blijft bij de democratische legitimatie en de onderlinge afhankelijkheid van gemeenten in een dergelijke samenwerking.

Met de minister ziet mijn fractie niet alleen een steeds grotere bereidheid, maar ook een steeds grotere vanzelfsprekendheid tot samenwerking ontstaan. De minister heeft er dan ook vertrouwen in dat in de straks opgeheven plusregio's de samenwerking op vrijwillige basis wordt voortgezet. Hij geeft daar ook een aantal voorbeelden van. Denkt hij dat deze samenwerkingen zonder de druk van buitenaf even effectief zullen zijn als de plusregio's op andere beleidsterreinen dan verkeer en vervoer?

Het is geen geheim dat de VVD nooit een groot voorstander is geweest van de ingewikkelde hulpstructuren die zich steeds begaven op en tussen de grens van provincies en gemeenten, zoals agglomeratieraden, stadsgewesten, BoN-regio's en, in de laatste jaren, het compromis van de plusregio's. Het zijn hulpstructuren die met de slinger van de klok de onvolkomenheden van ons binnenlands bestuur aangeven, maar die ook iedere keer weer tot zodanige onduidelijkheid en onvrede leiden dat zij worden opgeheven en wij weer veilig thuiskomen in het vertrouwde huis van Thorbecke, om alle ongemakken voor lief te nemen tot de volgende nieuw bedachte structuur.

Ik heb jaren aan beide kanten van de grens tussen provincie en gemeente bestuurlijk gefunctioneerd. Met de afstand die ik nu kan nemen, stel ik dat de grensconflicten tussen beide domeinen van alle tijden zullen blijven, met of zonder hulpstructuur. Het is dan vooral aan de wetgever om hier geen voeding aan te geven en om helder te zijn over de verschillende posities en verantwoordelijkheden. Mijn fractie vindt dat nog niet terug in de instelling van de vervoerregio's. De invulling van de voorgestelde "betekenisvolle positie" van de provincies wordt aan het binnen de regio's bestaande krachtenveld overgelaten. Dat vind mijn fractie voor de wetgever — en de minister als stuurman — toch wel erg magertjes. De minister stelt in de memorie van antwoord dat onderscheid tussen provincies op grond van artikel 106 van de Provinciewet mogelijk is. Het gaat hier echter niet om onderscheid tussen provincies, maar om onderscheid in taken en bevoegdheden binnen de provinciegrenzen. In de schriftelijke voorbereiding heeft de VVD de minister opgeroepen meer invulling te geven aan het begrip "betekenisvolle positie", maar dat heeft hij in de memorie van antwoord helaas niet gedaan. Derhalve roepen wij de minister nogmaals met klem op om dat nu wel te doen.

Het verheugt de VVD dat de staatssecretaris de AMvB zodanig aangepast heeft dat de vervoerregio een gemeenschappelijke regeling dient te zijn die exclusief wordt opgericht voor de regionale verkeer- en vervoeropgave. Dat biedt naar de mening van de VVD ook de mogelijkheid de betekenisvolle positie van de provincie daarin te borgen. De aanpassing van de AMvB — wat betreft de procedure van de totstandkoming daarvan sluit ik mij aan bij de woorden die mijn collega Koole heeft gesproken — betekent wel dat in beide gebieden een nieuwe gemeenschappelijke regeling moet worden opgericht. Wat betekent dit voor de continuïteit van de voortgezette vervoerregio's? Hoelang blijven die nog in stand en waarom is er geen horizonbepaling opgenomen, zoals ook het CDA vroeg? Naar wij begrijpen wordt het dagelijks bestuur van de gemeenschappelijke regio — de vrijwillige gemeenschappelijke regio — Metropoolregio en Stadsregio Amsterdam tijdelijk aangesteld als vervoersautoriteit tot de nieuwe specifieke gemeenschappelijke regeling in werking treedt. Mijn fractie zou die situatie graag aan een termijn gebonden zien. Wij denken dat een termijn van zes maanden slagvaardig is, maar ik hoorde ook andere termijnen noemen. Het stellen van een termijn moet toch mogelijk zijn? Als dat niet lukt, houdt het wat ons betreft op. De VVD hoort op dit punt graag de reactie van de minister. Wij zien graag dat de minister op dit punt duidelijke grenzen stelt en de druk erop houdt.

Samenvattend merk ik het volgende op. De VVD steunt het voorstel, vooral omdat de vervoerregio binnen de aangepaste AMvB geen ruimte laat voor vermenging met andere taken, maar heeft nog wel vragen en kanttekeningen over de zogenaamde betekenisvolle positie van de provincies en de duur van de overgangstermijn na de inwerkingtreding van deze wet. Wij zien de reactie van de minister met belangstelling tegemoet.

De **voorzitter**:
Ik zal nu even op de bel drukken. Daarmee wil ik duidelijk maken dat er een maidenspeech zal volgen, zodat ook degenen die niet in de zaal zijn, daarvan op de hoogte kunnen zijn. Mijnheer Meijer, u mag langzaam naar het spreekgestoelte lopen. Ik zie dat u zelfs schrijdt. Dat hoort er echt bij en dat is ook mooi, want dat geeft iedereen de gelegenheid om binnen te komen. Mijnheer Meijer, ik geef u de gelegenheid om uw maidenspeech te houden.

☐

De heer **Meijer** (SP):
Mevrouw de voorzitter. Ik herinner mij de toekomst. Een deel van die toekomst lag in een nieuw aangepast bestuursmodel voor ten minste Amsterdam en Rotterdam. Dat paste in het streven naar bestuurlijke vernieuwing van een halve eeuw geleden. In de grootste steden en hun steeds meer verstedelijkte omgeving ging het om meer democratie, minder bureaucratie en meer direct resultaat voor de mensen. De gedachte was dat de traditionele taakverdeling tussen provincies en gemeenten daarin steeds minder kan voorzien, omdat Nederland sinds Thorbecke sterk is veranderd. Van een dunbevolkte plattelandssamenleving met overwegend kleine steden zijn we omgevormd tot een in hoge mate verstedelijkte samenleving.

Ondanks de geleidelijke inlijving van vele randgemeenten bij kerngemeenten is de stedelijke bebouwing ver over de gemeentegrenzen heen gegroeid. Stedelijke agglomeraties zijn belangrijk geworden voor regionale voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur en gezondheidszorg en ook voor werkgelegenheid, internationale handel en technologische vernieuwing. Zulke gebieden vragen om een veel intensievere overheidsbemoeienis op het gebied van milieubeheer, openbaar vervoer en volkshuisvesting. Die bemoeienis moet voor de inwoners op een passende schaal beïnvloed en gecontroleerd kunnen worden. Herindeling en schaalverkleining van provincies, met elk een grote stad als kern, kunnen daarvoor een bruikbaar middel zijn. In overwegend stedelijke provincies kan dat leiden tot een afwijkend takenpakket.

De Partij van de Arbeid, de partij van de minister, verdient de eer dat zij begin jaren zestig die bestuurlijke vernieuwing heeft aangezwengeld. Niet toevallig begon die rondom onze twee grootste steden in de Randstad, die in het huidige wetsvoorstel opnieuw een bijzondere status lijken te krijgen, nu in de vorm van een tussen gemeenten en provincie toegevoegde vervoerregio. Sindsdien zijn de redenen voor meer aandacht voor de stedelijke agglomeraties — en een daarop toegespitste verdeling van financiën en bevoegdheden — alleen maar gegroeid. De huidige plusregio's waren een "troostprijs", het voorlopige eindresultaat van een reeks experimenten met hooggespannen verwachtingen. Ze werden eerst voorgesteld als tijdelijke oplossing en daarna zelfs als blijvende oplossing, maar nu worden ze als een probleem gezien. Als je niet meer weet waarom ze zijn opgericht, ligt het inderdaad voor de hand om ze af te schaffen. Plusregio's, die functioneren als extra bestuurslaag naast gemeente en provincie, worden buiten de kiezers om in stand gehouden en zijn bij niemand geliefd. Om die redenen heeft de SP eerder gepleit voor kleinere provincies, maar is zij nooit voorstander geweest van juist dit plusregiomodel.

De echte vraag vandaag is niet of de plusregio's worden afgeschaft of niet. Het gaat nu vooral om de vraag of en, zo ja, hoe de rijksoverheid na die afschaffing voldoende aandacht zal hebben voor een betere bestuurskwaliteit in onze grootste stedelijke agglomeraties. Het tekort dat wij 50 jaar geleden wilden oplossen, is nog steeds niet echt opgelost. Dit wetsvoorstel doet een poging om in één klap een eind te maken aan een halve eeuw van studies, discussies en experimenten die waren gericht op kwaliteitsverbetering. Die poging om alles af te kappen is waarschijnlijk tevergeefs geweest, want nieuwe discussies, experimenten en conflicten daarover kondigen zich al aan. Na aanvaarding van deze wet kunnen de plusregio's in een verzwakte vorm desgewenst vrijwillig doorgaan. Ook de roep om verandering zal niet verstommen.

Ik keer terug naar de vernieuwing die nooit goed heeft kunnen doorzetten. Juist daardoor heeft dit proces langdurig veel bestuurlijke aandacht opgeëist en heeft dit veel nota's en debatten in raden, staten en Kamers opgeleverd. Dat zal waarschijnlijk ook in de toekomst zo blijven, totdat het achterliggende probleem echt eens wordt opgelost.

In 1965 werd als eerste het openbaar lichaam Rijnmond ingesteld, om rondom Rotterdam al die dingen te doen die de provincie, de kernstad en de randgemeenten zelf niet meer aankonden. Een rechtstreeks gekozen Rijnmondraad van 81 leden met een daaruit gekozen dagelijks bestuur van zes gecommitteerden moest daar vorm aan geven. Het bestaan van Rijnmond is ruim twintig jaar lang van grote invloed geweest op de tot dan toe in dit gebied achterblijvende aandacht voor milieu, openbaar vervoer, volkshuisvesting en kwaliteit van de leefomgeving. De combinatie van op de stadsregio toegespitste bevoegdheden van gemeente en provincie was een succes, niet alleen in de ogen van bestuurders, maar ook voor actiegroepen van onderop die probeerden de kwaliteit van het beleid verder te verbeteren. Voor de inwoners werd de bestuurlijke doolhof vervangen door een overzichtelijk aanspreekbaar bestuur. De enige zwakte van dit succesvolle model was dat het een extra bestuurslaag toevoegde tussen de ongewijzigd gehandhaafde provincie en de grote stad, en dat dit tussenbestuur alleen kon bestaan door steeds meer bevoegdheden af te pakken van de oude bestuurslagen. Dat was vragen om conflicten. Mede daarom werd het gelijktijdig beoogde rechtstreeks gekozen agglomeratiebestuur voor Amsterdam en omgeving uitgesteld en ten slotte afgesteld.

Begin jaren tachtig kwam de regering tot de terechte conclusie dat het bestuur compacter en overzichtelijker zou kunnen worden door Rijnmond van een toegevoegde tussenbestuurslaag te veranderen in een volwaardige provincie, door middel van splitsing van Zuid-Holland. Het Rijnmond-gebied en de zuidelijk daarvan gelegen regio rond Dordrecht en Gorinchem zouden samen een nieuwe provincie worden. Zuid-Holland heeft meer inwoners dan de vijf provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel en

Flevoland bij elkaar en omvat twee van de drie grootste steden in ons land. Zelfs die nieuwe afzonderlijke provincies rondom Rotterdam en Den Haag zouden in inwonertal tot de grootste provincies van ons land behoren. Vooruitlopend op de komende opwaardering van de status nam Rijnmond alvast deel aan het Interprovinciaal Overleg.

Midden jaren tachtig sloeg de toenmalige minister Rietkerk van Binnenlandse Zaken verrassend een geheel andere koers in. Zijn oplossing was afzien van de splitsing, versplintering van de Rijnmond-bevoegdheden door die terug te geven aan de oude bestuurslagen en omzetting van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond in een gemeenschappelijke regeling waaraan gemeenten en de provincie samen deelnamen. Het college van GS van Zuid-Holland, dat zich tegen de komende splitsing had verzet, betaalde daarvoor een hoge prijs. Zuid-Holland mocht groot blijven, maar werd daardoor wel onbelangrijk in relatie tot een miljoen van haar inwoners. De provincie deed vrijwillig afstand van het grootste deel van haar bevoegdheden met betrekking tot de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Die twee steden kregen op vele terreinen een min of meer zelfstandige provinciale status, maar dan zonder hun directe randgemeenten, die wel volledig onder de provinciale bevoegdheid bleven vallen. Dat was heel onhandig voor de samenhang van beleid binnen de agglomeraties en de controleerbaarheid daarvan voor de inwoners. Tussen Noord-Holland en Amsterdam werd iets soortgelijks overeengekomen. De twee grote Randstadprovincies hadden naar verhouding altijd al weinig zeggenschap over hun grote steden, maar nu trokken ze zich bijna volledig daaruit terug.

Ook zulke bijna provincievrije steden bleken niet de ideale eindoplossing te zijn. Er ontstond meer aandacht voor het bevorderen van de samenhang tussen grote stad en de directe omgeving. Begin jaren negentig ontstond het plan om Nederland te gaan herindelen in 25 provincies, elk zo veel mogelijk met een grote stad als middelpunt. Dit model heeft het nog lang uitgehouden in de vorm van 25 politieregio's. Voor de kleine provincies met een grote centrale kern, zoals Groningen, Friesland, Drenthe, Utrecht en Zeeland, zou er niets hoeven te veranderen, maar Noord-Holland, Zuid-Holland, Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg zouden worden opgedeeld. In die tijd maakte Zuid-Holland zich daar niet langer boos over, maar lagen vooral Gelderland en Overijssel dwars. Mede daarom volgde toen weer een nieuw model: afsplitsing van kleine stadsprovincies ten koste van het grondgebied van de overlevende grote plattelandsprovincies. In afwachting van het tot stand brengen van die stadsprovincies is als tijdelijke oplossing in 1994 een kaderwet ingevoerd. En nog niet zo lang geleden, in 2005, zijn zeven samenwerkingsregio's omgezet in definitieve plusregio's.

De plusregio's verschillen onderling sterk. In Amsterdam, Den Haag en Rotterdam waren het de voorlopers van stadsprovincies. Rondom Enschede en Eindhoven waren ze de aanzet tot de eerder beoogde afzonderlijke streekprovincies Twente en Zuidoost-Brabant, met ook veel plattelandsgebied. In Gelderland waren de plusregio's een poging om te komen tot een nieuwe tweelingstad Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Voor Utrecht was het vooral een regeling tussen kernstad en de verstedelijkte randgemeenten binnen een kleine provincie. De Parkstad Zuid-Limburg rondom Heerlen deed vrijwillig mee. De keuze voor plusregio's betekende toen vooral: wij weten niet meer hoe wij nu verder moeten, dus wij gaan experimenteren met verscheidenheid. Die uiterst magere definitieve oplossing wordt nu voor twee gebieden omgezet in omstreden vervoersregio's en voor de rest in helemaal niets. Als je dat legt naast de oorspronkelijke bedoelingen, verwachtingen en inspanningen, is de uitkomst een nachtmerriescenario.

Wat de regering thans aanbiedt, is opnieuw een terugtrekkende beweging, opnieuw weer met een troostsprijs. De als voorloper van stadsprovincies bedoelde verplichte plusregio's verdwijnen, maar als troostprijs komen er rondom de grootste steden met een eigen vervoerbedrijf wel twee verplichte afzonderlijke intergemeentelijke vervoersregio's, die een belangrijke provinciale kerntaak als bevoegdheid hebben. Kijkt de regering passief toe hoe over die vervoersregio's een strijd met de provincies gaat ontstaan? Of wordt de nieuwe troostprijs voor de kerntaak openbaar vervoer op termijn ook weer ingetrokken?

Dit wetsvoorstel lijkt de lange voorgeschiedenis en de steeds opnieuw aangezwengelde discussie over een uitzonderingspositie voor de grote agglomeraties vrijwel volledig te negeren. Vergeten zijn de redenen voor de vernieuwing. Die vernieuwing sneuvelt. De oude bestuurslaag van de destijds afgeschreven historische graafschappen en hertogdommen, die we nu provincies noemen, heeft de strijd gewonnen. Die overleeft en wordt zelfs versterkt door terugkeer van eerder afgenomen taken en gelden.

In andere Europese landen wordt dat anders aangepakt. In Duitsland zijn Groot-Berlijn en Groot-Hamburg twee van de zestien afzonderlijke deelstaten. Bij de reeks staatshervormingen in België heeft Brussel de positie van buitenprovinciaal gewest gekregen, met een andere status dan de twee deelstaten Vlaanderen en Wallonië en met een eigen regering die naast de kernstad ook nog achttien andere verstedelijkte gemeenten overkoepelt. Dit model wordt nu ook overwogen voor de tweede grote stad, Antwerpen, die daartoe zou moeten worden losgemaakt uit de gelijknamige provincie. De provincie Antwerpen zal dan voortaan als Midden-Brabant door het leven gaan — wij dachten dat Midden-Brabant rond Tilburg lag, maar het ligt ten oosten van Antwerpen — en in Frankrijk worden alle grote stedelijke agglomeraties, die bestaan uit grote aantallen kleine gemeenten, sinds lang bestuurd op een wijze die sterk overeenstemt met onze plusregio's. Ook steden als Londen, Madrid en Wenen hebben een afzonderlijke status, die sterk afwijkt van wat er in de rest van hun land gebruikelijk is.

In Nederland vernemen wij voortdurend diezelfde behoefte. Bestuurders van de grootste steden voelen zich meer verwant en verbonden met grote stadsgebieden in het buitenland dan met het platteland dat hun agglomeratie omringt. Zij willen een belangrijke economische en culturele rol spelen binnen de afzonderlijke staten, Europa en de wereld, en daarbij niet worden gehinderd door niet daarop toegespitste provincies. De burgemeester van Eindhoven legt op de televisie uit hoe belangrijk zijn stad en zijn agglomeratie moeten worden als drager van onze toekomst. De burgemeester van Den Haag pleit er al jaren voor om aan zijn stad een uitstraling te geven die lijkt op die van New York. Hij heeft zijn collega in Rotterdam bereid gevonden om mee te doen in een daarop gericht gezamenlijk project, dat zich bezighoudt met verkeer, economie en een veelheid van andere zaken. De voorgenomen opheffing van de plusregio's Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden wordt aangegrepen om meteen te starten met een schaalvergro-

ting door samenvoeging van die twee tot een versterkte vrijwillige plusregio.

Samensmelting van die twee nabijgelegen steden tot één "Rotterhaag" is geen nieuw idee. In andere vormen was het ook al aan de orde in de jaren vijftig en de jaren tachtig van de vorige eeuw. Voor die regio wordt al enkele jaren gewerkt aan het optuigen van een nieuwe tussenbestuurslaag, de Metropoolregio. Net als bij het splitsingsvoorstel van 30 jaar geleden is de provincie Zuid-Holland verontrust. Combinatie van de verplichte vervoersregio met een vrijwillige samenwerking op grondslag van de Wet gemeenschappelijke regelingen levert opnieuw de voorloper van een stadsprovincie op, maar net als bij de plusregio komen daaraan geen rechtstreekse verkiezingen te pas. Als de regering via die omweg de gelegenheid wil bieden om rondom Amsterdam en Rotterhaag stadsprovincies te laten ontstaan, is dat wat mij betreft best bespreekbaar, maar dan behoren die stadsprovincies wel een volwaardig democratisch bestuursmodel te krijgen. Ik hoor graag van de minister of hij die mogelijkheid openlaat.

Tot slot heb ik een aantal vragen. Anders dan bij vorige voorstellen op dit terrein zie ik geen toekomstvisie en geen oplossing voor de te verwachten problemen. Ik vraag de minister wat hij gaat doen met de komende Metropoolregio. Mag die regio tegenspartelende gemeenten tegen hun zin meenemen? Laat de minister een ruzie tussen Metropoolregio en Zuid-Holland ontstaan? Mag die regio met een breed takenpakket een extra bestuurslaag optuigen? Mag die regio wel vrijwillig functioneren naast een van bovenaf ingestelde vervoersregio, maar mag die daarmee niet samensmelten, of alleen maar tijdelijk samensmelten? Deze vraag is al door anderen gesteld. Moeten provincies op grondslag van gelijkheid met de gemeenten deelnemen aan de vervoersregio's, of staan ze er in feite helemaal buiten? En waarom gaan in de vier zonder meer op te heffen plusregio's de voor lokale vervoerstaken bestemde gelden naar de provincies in plaats van naar de gemeenten, die daarop rekenden?

Hoe wordt de positie van Almere buiten de Amsterdamse vervoersregio geregeld, nu de eerdere poging van de minister om Amsterdam en Almere samen in een enorme Flutlandprovincie onder te brengen gelukkig niet doorgaat?

Wat zijn de consequenties voor de eerder ingezette ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen tot belangrijke tweelingstad langs de oevers van Nederrijn en Waal?

Hoe kijkt de minister aan tegen de toekomstverwachtingen van de burgemeester van groeistad Eindhoven?

Heeft de minister een visie op de toekomst van het bestuur van de grootstedelijke agglomeraties? Afhankelijk van het antwoord van de minister overweeg ik in tweede termijn een motie in te dienen, gericht op het scheppen van duidelijkheid over een dergelijke toekomstvisie, teneinde de voorspelbare toekomstige problemen te voorkomen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Meijer, mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech.

Op 8 juli 2014 werd u beëdigd als lid van dit huis, waar u lid bent van de commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat / Algemene Zaken en Huis van de Koning, de commissie voor Buitenlandse Zaken, Defensie en Ontwikkelingssamenwerking, de commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en de delegatie naar de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad.

U studeerde tot 1972 sociale geografie aan de Universiteit van Amsterdam. Daarna was u enige jaren werkzaam als leraar aardrijkskunde. Van 1975 tot 1978 was u lid van de gemeenteraad van Amsterdam namens de Pacifistisch Socialistische Partij. Voor deze partij hebt u meerdere landelijke functies vervuld: vicevoorzitter, voorzitter sectie volksvertegenwoordigers en redacteur van het partijblad. Nadat deze partij in 1990 opging in GroenLinks, bent u ook daar lid van het partijbestuur en vicevoorzitter geweest. Toen u daarna de overstap maakte naar de Socialistische Partij, werd u wederom lid van het partijbestuur. Aanleg voor politiek bestuur kan u dus niet ontzegd worden.

Van 1982 tot 1995 was u lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland: eerst voor de combinatie PSP-CPN-PPR en later voor GroenLinks. In de jaren tachtig was u ook hoofd ambtelijke voorpost in de Rotterdamse wijk Bospolder-Tussendijken en later beleidsmedewerker secretarieafdelingen Wijkaangelegenheden en Algemene Bestuurszaken bij de gemeente Rotterdam.

Met Rotterdam, en specifiek met Delfshaven, hebt u een speciale band. U was begin jaren negentig lid van de voorlopige adviesraad ter voorbereiding van de deelgemeente Delfshaven en was daar van 1998 tot 2002 lid van de deelgemeenteraad. Tot aan maart van dit jaar bent u ook twee jaar burgerraadslid geweest van de gemeenteraad van Rotterdam. Uw van oorsprong Amsterdamse hart is dus voor 010 gaan kloppen.

Vanaf 1999 was u tien jaar lang leider van de SP-delegatie in het Europees Parlement. U hebt zich daar onder meer beziggehouden met vervoer en toerisme, de verhouding EU-Kroatië, mensenrechten, buitenlandse zaken en betrekkingen met de landen van Zuidoost-Europa.

Uw pluraliteit aan bestuurlijke en politieke ervaring, variërend van het niveau van de deelgemeente tot en met het niveau van de Europese Unie, voorspelt een interessante verdere bijdrage aan het werk van deze Kamer en wij wensen u daarmee veel succes.

Ik schors de vergadering om de collegae de gelegenheid te geven u geluk te wensen met uw maidenspeech, maar, zoals ik ook gisteren heb gezegd bij een andere maidenspeech, niet dan nadat ik u als voorzitter als eerste gelukgewenst heb.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

De heer **Engels** (D66):
Voorzitter. Allereerst natuurlijk namens de fractie van D66 de hartelijke gelukwensen aan collega de heer Meijer met zijn maidenspeech. Ik ben de eerste die daartoe in de gelegenheid is achter dit spreekgestoelte.

Namens de fractie van D66 heb ik in dit huis bij verschillende gelegenheden een vast lijn gevolgd in debatten over

wetsvoorstellen en beleidsvisies die raken aan de bestuurlijke organisatie. D66 wil consequent vertrekken vanuit de bestuurlijke hoofdstructuur. Wij zien daarin de waarborg voor een maximale, dat wil zeggen directe, democratische grondslag voor bestuurslichamen, een waarborg voor een volwaardige politieke controle op bestuurlijk handelen en een waarborg voor integraal en kwalitatief hoogstaand, dat wil zeggen bestuurskrachtig, beleid. Op dit punt hebben wij een interessante partner want ook de regering meent dat het primaat van de bestuurlijke hoofdstructuur moet worden hersteld en dat bestuurlijke samenwerkingsvormen, al dan niet met een verplichtend karakter, om die reden moeten worden teruggedrongen. Op zichzelf genomen steunen wij om die reden het in dit voorstel neergelegde voornemen om de zogeheten plusregio's af te schaffen. Deze maatregel draagt bij aan een meer transparante verdeling van taken en bevoegdheden tussen de verschillende bestuurslagen en daarmee aan een effectiever en efficiënter openbaar bestuur.

Het is wel opvallend dat de minister bij de verdediging van de afschaffing van de plusregio's zijn heil uitsluitend zoekt bij het argument van de versterking van de bestuurlijke hoofdstructuur. Dit principiële, maar op zichzelf genomen in hoofdzaak institutionele argument wint namelijk aanzienlijk aan kracht in het licht van de complementariteit met de functionele zwakten van bestuurlijke hulpstructuren. Door tevens aansluiting te zoeken bij de in evaluaties gesignaleerde gebrekkige democratische legitimatie en politieke controle, maar ook de bijdrage van hulpstructuren aan bestuurlijke ondoorzichtigheid en bestuurlijke drukte, zou de motivering voor dit onderdeel van het wetsvoorstel veel aan overtuigingskracht hebben gewonnen.

Het is overigens merkwaardig dat de minister in de memorie van antwoord in reactie op de CDA-fractie opmerkt dat de reden voor afschaffing van de plusregio's niet zozeer is gelegen in de zorg voor de bestuurlijke hoofdstructuur, maar veeleer in de wens om de decentrale autonomie en de gemeentelijke democratie te respecteren. Mijn fractie is daartoe natuurlijk volledig bereid. Decentrale autonomie en democratie zijn weliswaar verwante, maar toch eigenstandige staatsrechtelijke principes. Ik moet eerlijk bekennen dat ik daar de draad een beetje kwijt ben geraakt. Misschien kan de minister daar enige verheldering bieden.

Wonderlijk is verder nog dat de minister wegblijft van de vraag hoe de plusregio's hebben gefunctioneerd. Vanuit een objectief en rationeel perspectief is dat niet goed te begrijpen. Mijn fractie zou graag hebben gezien dat de minister daarover wel een oordeel zou hebben gegeven. Hoewel in het evaluatieonderzoek van de VNG-commissie-Nijpels over de stadsregio's niet is gevraagd naar reële problemen van democratische legitimatie, politieke controle en bestuurlijke slagvaardigheid, hebben betrokken bestuurders beleidsinhoudelijk een positief oordeel gegeven over de resultaten van deze bijzondere samenwerking. Graag nodig ik de minister alsnog uit tot het geven van een appreciatie van dit onderzoek.

Wie het oog vervolgens richt op het tweede hoofdbestanddeel van het wetsvoorstel begrijpt al snel waarom de minister het bij een enkelvoudige argumentatie vanuit de bestuurlijke hoofdstructuur heeft gelaten en andere argumenten, die de zwakten van hulpstructuren bloot leggen, heeft genegeerd. De eigenlijke kern van het voorstel is namelijk de instelling van twee vervoersregio's in de Randstad. Er ligt met andere woorden een wetvoorstel voor om een bijzondere en substantiële vorm van bestuurlijke samenwerking, zijnde de Wgr-plus, af te schaffen en tegelijkertijd een andere, meer functionele vorm van samenwerking, de vervoersregio's, te introduceren. In mijn ogen is dit een nogal opportunistische politieke insteek. Om dit te verbloemen heeft de minister vervolgens een argumentatie nodig die het mogelijk maakt om bestuurlijke samenwerking in Wgr-plusverband strijdig te verklaren met de bestuurlijke hoofdstructuur en bestuurlijke samenwerking in regulier Wgr-verband niet. Het wetsvoorstel blinkt daardoor uit in dubbelzinnigheid. Mijn fractie kan, met andere woorden, niet goed begrijpen hoe de voorgenomen keuze voor de instelling van twee vervoersregio's in de Randstad zich verhoudt tot de intentie bij de toedeling van overheidstaken scherper de inrichting conform de bestuurlijke hoofdinrichting te volgen. Het kabinet erkent deze inbreuk op de bestuurlijke systeemconformiteit op zichzelf genomen ook, maar motiveert deze in de eerste plaats met een verwijzing naar de noodzaak voor specifieke oplossingen voor de Randstedelijke vervoersproblematiek.

De complexiteit van de verschillende vervoerssystemen vraagt een optimale samenwerking van betrokken provincies en gemeenten. Door de gewenste samenwerking te organiseren in twee vervoersregio's verwacht het kabinet het extra duwtje te geven voor de gewenste samenwerking. Deze praktische oplossing compenseert, aldus het kabinet, de evidente nadelen van de beoogde samenwerkingsconstructie. De D66-fractie kan deze gelegenheidsredenering niet goed volgen. Het ontgaat ons volledig hoe op grondslag van de zoveelste specifieke hulpstructuur de bereikbaarheid van de twee Randstedelijke kerngebieden in structurele zin op orde gehouden of zelfs verbeterd kan worden. Wij zouden menen dat de complexiteit van de verkeers- en vervoersvraagstukken in de Randstad nu juist vraagt om een heldere en toekomstgerichte bestuursvorm, waarin slagvaardigheid en democratische legitimatie op voorhand gewaarborgd zijn. Vervoersregio's zijn in onze ogen een stap terug. Wie garandeert dat in de beoogde vervoersregio's sprake zal zijn van een optimale democratische inbedding, een adequate politieke controle en de benodigde slagkracht, zo vraag ik de minister. En wie kan uitleggen dat deze vervoersregio's niet zullen bijdragen aan de grote bestuurlijke drukte in de Randstad, zo vraag ik de minister evenzeer.

De minister had het overigens bij deze pragmatische redenering kunnen laten, maar paradoxaal genoeg verschanst de minister zich achter een tweede argument, namelijk dat de vervoersregio's zich op grond van de totstandkoming op basis van een gemeenschappelijke regeling kwalificeren als een hulpstructuur in de vorm van verlengd lokaal bestuur. De minister probeert vervolgens in de memorie van antwoord te beargumenteren waarom vormen van verlengd lokaal bestuur eigenlijk toch wel in de bestuurlijke hoofdstructuur passen. Daarvoor ontwikkelt de minister een staatsrechtelijke dogmatiek met als kern dat vrijwillige samenwerking in lokale taken institutioneel en beleidsmatig geworteld is in de deelnemende gemeenten. De Wgr zou in dat licht alle mogelijkheden bieden voor de inzet van controle-instrumenten vanuit de raden en de indirecte democratische legitimatie waarborgt dat de samenwerking zich richt op de deelnemende gemeenten. Dit zou een significant verschil zijn met de door de wetgever verplichte opdracht tot samenwerking met wettelijk rechtstreeks opgedragen taken.

Dit betoog overtuigt niet. Om te beginnen is in deze beoogde vervoersregio sprake van een weliswaar tot verkeer en vervoer begrensde, maar niettemin wettelijke toedeling van taken. Dat maakt deze vervoersregio tot een andere figuur dan een zuivere vorm van verlengd lokaal bestuur, dat wil zeggen een vrijwillig aangegane samenwerking op door gemeentebesturen zelf gedefinieerde opgaven. Maar ook de poging om met de positionering van de beoogde vervoersregio als een vorm van verlengd lokaal bestuur problemen van democratische legitimatie en controle weg te redeneren, faalt. De minister stelt in de memorie van antwoord om te beginnen dat de democratische legitimatie van vrijwillige en opgelegde samenwerkingsfiguren gewaarborgd is in het vaststellingsbesluit van deelnemende organen, respectievelijk in het besluit van de wetgever. De minister beweert vervolgens dat de betrokkenheid van deelnemende besturen zowel bij vrijwillige samenwerking als bij wettelijk verplichte samenwerking op basis van de in de Wgr geboden instrumenten volledig tot haar recht komt. Er zou, met andere woorden, geen verschil bestaan in democratische legitimatie.

Dat is in twee opzichten een heel wonderlijke vaststelling. Ten eerste omdat dan niet meer te begrijpen is waarom stadsregio's niet in de bestuurlijke hoofdstructuur passen en vervoersregio's wel. De bestuurlijke hoofdstructuur kenmerkt zich immers door integraliteit van bestuur en een legitimerend en controlerend rechtstreeks gekozen orgaan. Geen enkele vorm van bestuurlijke samenwerking voldoet aan deze essentialia. Ten tweede is dit een wonderlijke redenering omdat met deze doelredenering volstrekt voorbij wordt gegaan aan het algemeen erkende probleem dat hulpstructuren een ernstig democratisch tekort kennen vanwege een slechts indirecte legitimatie en dat van volwaardige politieke controle feitelijk nauwelijks sprake is. De conclusie van de minister in de memorie van antwoord dat de regering de democratische legitimatie van besluiten door vervoersregio's zonder meer voldoende gewaarborgd acht, berust naar het oordeel van mijn fractie dan ook niet op een staatsrechtelijk en bestuurlijk deugdelijke argumentatie. Verlengd lokaal bestuur kent nu eenmaal niet dezelfde democratische waarborgen als het lokale bestuur. Hetzelfde geldt voor de conclusie dat de voorgestelde vervoersregio's een volwaardig onderdeel uitmaken van het grondwettelijke stelsel, tenzij de minister daarmee niet het oog heeft op de bestuurlijke hoofdstructuur. In dat geval is er echter opnieuw sprake van dubbelzinnigheid. Hiervoor heb ik immers al vastgesteld dat de conclusie van het kabinet dat met de instelling van de twee Randstedelijke vervoersregio's geen aanslag op de bestuurlijke hoofdstructuur wordt gedaan, evenmin stand kan houden.

Een volgend probleem is dat in de ogen van het kabinet het terugvloeien van de nu nog stadsregionale taken van verkeer en vervoer naar de provincies essentieel is voor een toekomstbestendig en krachtig middenbestuur met een helder profiel en een eenduidige regionale regiefunctie. Mevrouw Huijbregts heeft hier ook al op gewezen. In de context van de bestuurlijke hoofdstructuur is dat een correcte en heldere invalshoek. De twee uitzonderingen in de Randstad zijn, naast de hiervoor genoemde redenen, in dat perspectief echter niet systeemconform. Het is mijn fractie dan ook niet gelukt om uit de betogen van het kabinet een argument te halen dat de kennelijke bijzonderheid en complexiteit van de situatie in de twee agglomeraties genoegzaam onderbouwt en de voorgestelde uitzondering rechtvaardigt.

Dan nog een geheel andere kwestie. De fractie van D66 voelt zich uit staatsrechtelijk oogpunt niet comfortabel bij het voorstel, de instelling van de twee Randstedelijke vervoersregio's te regelen bij Algemene Maatregel van Bestuur met als wettelijke grondslag artikel 20, lid 3 van de Wet personenvervoer. Naar de mening van het kabinet maakt deze instellingsbevoegdheid geen deel uit van de hoofdelementen van dat wetsvoorstel. Wij zouden echter menen dat hiermee een inbreuk op de bestuurlijke hoofdstructuur mogelijk wordt gemaakt zonder een daartoe strekkende directe wettelijke grondslag. Het kabinet beoogt bij AMvB de regering de bevoegdheid toe te kennen om een uitzondering te maken op de algemene taaktoedeling van de nu nog stadsregionale verkeers- en vervoertaken aan de betrokken provincies, en deze bevoegdheden over te dragen aan de dagelijkse besturen van openbare lichamen in twee aan te wijzen gebieden.

Het gaat om substantiële bevoegdheden: de vaststelling van een regionaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet, de concessieverlening op grond van de Wet personenvervoer 2000 en de besteding van de BDU-middelen. Op dat punt rijst als zodanig al de vraag in hoeverre het mogelijk maken van een dergelijke substantiële delegatie — rechtsgevolgen op basis van een besluit van de regering, dus zonder een expliciete wettelijke grondslag — gerechtvaardigd is. Ik zou menen dat voor een dergelijke ingrijpende systeemwijziging een directe wettelijke grondslag nodig is. Anders gezegd: een van de constitutioneel geïndiceerde bestuurlijke structuur afwijkende maatregel vraagt een maximale rechtsstatelijke en democratische basis. Dat wil zeggen: een regeling in de wet zelve. Graag vraag ik de minister te reageren op deze constitutionele complicatie.

Een bijkomende complicatie is dat deze figuur het niet onmogelijk maakt dat de aldus ingestelde vervoersregio's in de toekomst, op vrijwillige basis dan wel opgelegd, worden uitgebouwd naar een nieuwe vorm van stadsregionaal bestuur. Deze optie is bijvoorbeeld relevant in het licht van de ontwikkelingen in de zogeheten metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Daarover is hier al eerder gesproken. Mijn fractie beziet de ontwikkelingen in dat gebied met veel belangstelling en is voorshands niet van mening dat hier sprake is van op voorhand zorgelijke bewegingen. Echter, een optuiging van deze regio op basis van dit wetsvoorstel zou een verdergaande inbreuk op de bestuurlijke hoofdstructuur impliceren zonder dat daarvoor ook een adequate wettelijke grondslag is geschapen. Ook op dit punt vraag ik de minister een reactie.

Resumerend kom ik tot de volgende vaststellingen. De fractie van D66 steunt het opheffen van de plusregio's. Daar ben ik heel helder in, ook gelet op het debat dat wij hebben gevoerd bij de behandeling van de Wgr-plus. Deze figuur past inderdaad niet in de bestuurlijke hoofdstructuur en gaat mank aan een democratisch tekort, en kent een onvolwaardige politieke controle en gebrekkige slagvaardigheid. Het punt is echter dat juist op grond van dezelfde tekortkomingen, de voorgestelde introductie van twee vervoersregio's bij mijn fractie op fundamentele bezwaren stuit. In mijn fractie bestaat op dit moment dan ook bijzonder weinig animo — ik heb naar de goede woorden gezocht — om het wetsvoorstel te aanvaarden. Mijn fractie begrijpt vervolgens ook wel dat in het bestuurlijke veld de afschaffing van de stadsregio's per 1 januari aanstaande breed wordt ondersteund. De provincies willen terecht een goede

en soepele overgang van de verkeer- en vervoertaken zodat de reizigers daar zo min mogelijk last van ondervinden. Gelet op het grote belang dat de ingezette ontmanteling van de stadsregio's niet onnodig wordt geblokkeerd en het even grote belang dat er vandaag duidelijkheid komt over de vraag of het voorsorteren van de provincies op de nieuwe situatie kan worden voortgezet, leg ik de minister en de Kamer het volgende voor.

Het is immers denkbaar om tot een afspraak te komen tussen Kamer en minister om de onderdelen uit het voorstel die betrekking hebben op de vervoersregio's, niet in werking te laten treden. Een tweede denkbare optie is een afspraak om een novelle voor te bereiden waarin het onderdeel dat betrekking heeft op de instelling van vervoersregio's, uit het voorstel wordt gehaald. Ik hoor graag hoe de andere fracties hiertegen aankijken en ook of de minister daartoe bereid is. Je moet zo'n vraag open stellen en dat de minister nu al nee schudt, heb ik gewoon niet gezien.

Afhankelijk van het verdere verloop van de beraadslaging zal ik overwegen of ik de Kamer op dit punt een motie voorleg. Als de minister nog een paar keer nee schudt, wordt die aandrang natuurlijk wel groter.

☐

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik feliciteer namens mijn fractie de heer Meijer met zijn maidenspeech. Wat moet het voor een sociaal geograaf mooi zijn om over zo'n onderwerp als het onderhavige, vandaag te kunnen spreken.

Ik lever een korte bijdrage van de ChristenUnie aan dit debat. Ik blik even terug. In 2010, vier jaar na het besluit om de kaderwetgebieden om te zetten in Wgr-plusregio's, verscheen de evaluatie Plussen en minnen. Volgens die evaluatie, die een praktische insteek had, waren er eigenlijk niet heel veel minnen. De samenwerking in de plusregio's verliep goed, betrokkenen waren tevreden en de evaluatiecommissie concludeerde dan ook dat er geen wetswijziging hoefde plaats te vinden. Wel werd opgemerkt dat de Wgr-plusregio's niet goed passen in ons bestuurlijk model. Die opmerking werd met name door het IPO gemaakt. Dat was een principiële en ook een juiste opmerking, ook naar het oordeel van mijn fractie.

In datzelfde jaar verscheen het regeerakkoord van het kabinet-Rutte I, waarin stond dat de plusregio's zouden worden afgeschaft. Ook na de coalitiewisseling in 2012 zou dit voornemen vast onderdeel blijven van het kabinetsbeleid. Het kabinet wilde de plusregio's al per 1 januari 2014 opheffen, maar wij spreken er nu over en wij schrijven december 2014.

Andere voornemens van het kabinet voor de bestuurlijke inrichting van Nederland die hiermee samenhangen, zijn inmiddels niet meer actueel. Ik denk dan met name aan de vorming van een noordvleugelprovincie.

Het advies van de Raad van State was opmerkelijk, want het loog er niet om. De Raad van State merkt in het advies bij dit wetsvoorstel op dat de plusregio's naar tevredenheid functioneren en dat de motivatie om ze af te schaffen ontbreekt. De motivatie die het kabinet aanvoert en ook heeft aangevuld, heeft betrekking op de bestuurlijke zuiverheid in het huis van Thorbecke. Wij hebben nu eenmaal drie bestuurslagen in Nederland. De Wgr-plus past daar niet goed tussen en heeft ook het evidente nadeel van een suboptimale democratische inbedding.

Ik merk terzijde op dat het argument over de tussenvormen krachtiger zou zijn als wij intussen niet ook al allerlei andere tussenvormen en hulpstructuren zouden hebben. Er zijn al allerlei samenwerkingsregelingen in regio's, ook als wij kijken naar het gebied van veiligheid en zorg.

De opmerking zelf is echter principieel en juist. Het antwoord op de vraag waarom nu juist de plusregio's als verplichte vorm van gemeentelijke samenwerking moeten worden opgeheven, is niet erg duidelijk. Het wetsvoorstel leek samen te hangen met het voorstel voor de opschaling van de provincies, maar wat was daarvan nu precies de bedoeling? Zou het kabinet met die provinciale opschaling de afstand tot de plusregio's niet veel te groot maken? Wat zou de winst daarvan zijn geweest, zo vraag ik mij in deze terugblik af.

De ChristenUnie kan zich wel iets voorstellen bij een beweging die meer bestuurlijke orde, meer systeem, brengt in het huis van Thorbecke, maar de vraag is wel of het op deze manier, met beperkt zicht op de toekomst, moet gebeuren. Het is immers niet duidelijk wat hierna precies moet gebeuren. Ook blijft er na het opheffen van de Wgr-plus een winst van deze samenwerking zoals die is gegroeid. Hoe worden straks de noodzakelijke vormen van samenwerking geborgd? Welke rol krijgt de provincie daarin?

De bestuurlijke status van de twee in te stellen vervoersregio's blijft vooral onduidelijk. Menig spreker heeft hier al op gewezen. Het bestuur daarvan zou weer een nieuwe bestuurslaag worden en dat voorstel is eigenlijk inconsistent met de richting en de beweging van het wetsvoorstel. Er komt een bestuurslaag bij met een eigen gezag waarvan de democratische inbedding ook niet optimaal is. Mijn fractie heeft met name op dit punt grote moeite met dit wetsvoorstel.

Concluderend is het dus de vraag of wij nu op deze wijze deze stap moeten zetten. Er is weinig zicht op wat er verder moet gebeuren in het verdere denken over de bestuurlijke inrichting van Nederland. Het is in de ogen van mijn fractie denkbaar dat de provincies in de toekomst meer in positie worden gebracht om de gewenste en noodzakelijke regie te voeren en een doorzettingsmacht te hebben naar de gemeenten toe. Dat zouden wij kunnen toejuichen, maar dan moet de bestuurlijke context wel heel helder zijn. Dat is die nu niet.

Ook mijn fractie wacht de verdere beraadslagingen van deze dag af voordat zij een eindconclusie zal trekken.

☐

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks):
Voorzitter. Ook van mijn kant allereerst de felicitaties aan Erik Meijer voor zijn maidenspeech met een mooi historisch overzicht.

Vandaag spreken we met de minister van Binnenlandse Zaken opnieuw over het huis van Thorbecke. Ging het eerder onder meer over de afschaffing van de deelraden en om de visie op de toekomst van het openbaar bestuur, of

het gebrek daaraan, vandaag spreken wij over de afschaffing van de Wgr-plusregio's en het tegelijkertijd invoeren van twee vervoersregio's. Laat ik maar met de deur in huis vallen: mijn fractie heeft moeite met dit wetsvoorstel. Niet omdat zij een principieel voorstander is van Wgr-plusregio's, maar wel omdat nut en noodzaak van afschaffing onvoldoende zijn aangetoond, omdat de gebruikte argumentatie rammelt en op onderdelen innerlijk tegenstrijdig is, omdat onduidelijk is of en hoe de voorstellen passen in een uiteindelijke vormgeving van ons openbaar bestuur van gemeenten, provincies en stadsregio's, omdat zij de competentiestrijd tussen gemeenten en provincies weer doen oplaaien, en omdat we min of meer voor een voldongen feit worden gesteld.

Om maar even in de termen van het huis van Thorbecke te blijven: een aantal jaren geleden hebben we een aantal extra kamers op de overloop van het huis gebouwd. Dat was niet fraai en het paste ook niet zo goed binnen de architectuur van ons huis, maar het loste wel een aantal praktische problemen op. De kamers voldeden ook goed; zowel de bewoners van de benedenverdieping als die van de bovenverdieping waren er tevreden mee. Nu wordt ons gevraagd te besluiten deze extra kamers op de overloop weer af te breken, zonder dat daar een directe noodzaak voor is, zonder ons af te vragen welke functie deze kamers vervullen, zonder dat duidelijk is hoe dit past binnen de toekomstige grote renovatie van het huis, en in het besef dat de bewoners van de boven- en benedenverdieping ogenblikkelijk de oude strijd zullen hervatten over de vraag wie de baas is over de overloop en dat zij allebei zullen proberen daar zo veel mogelijk ruimte te claimen. O ja, we bouwen nog wel twee inloopkasten terug voor die spulletjes waarmee we de strijdende bewoners van de beide verdiepingen echt niet vertrouwen. En op het moment dat we het besluit moeten nemen, hebben de bewoners van de extra kamer hun spullen al ingepakt en zijn de bouwvakkers besteld. Sterker nog: ze staan al op de stoep, want over twee weken moet de klus geklaard zijn.

Je kunt allerlei bedenkingen hebben bij de verplichte Wgr-plusregio's, en die hebben wij ook, maar ze functioneerden wel en naar behoren. Dat is ook een van de belangrijkste punten van kritiek van de Raad van State op het onderhavige wetsvoorstel: de regering gaat voorbij aan de positieve evaluatie van de Wgr-plusregio's. Zij gaat ook voorbij aan het grote draagvlak voor de samenwerking in deze regio's. In deze Kamer stellen wij vaak de vraag: welk probleem wordt er met dit voorstel nu precies opgelost? Die vraag is naar ons oordeel door deze minister voor dit wetsvoorstel nog steeds niet beantwoord. Daarom vraag ik de minister nogmaals: welke concrete problemen deden zich voor onder het stelsel van de Wgr-plusregio's, die met dit voorstel worden opgelost? En dan heb ik het niet over algemeenheden als bestuurlijke spaghetti of democratische legitimatie, maar over concrete problemen. Wat verbetert er voor de burger wanneer dit wetsvoorstel wordt aangenomen?

Als onderbouwing van het voorliggende wetsvoorstel noemt de minister vooral principiële punten als de democratische legitimatie — hoewel hij dat punt later, geloof ik, weer introk — en de bestuurlijke hoofdstructuur. Deze argumenten worden gebruikt als argument voor het afschaffen van de verplichte Wgr-plusregio's, maar zijn blijkbaar niet van belang waar het gaat om het instellen van de twee vervoersregio's en vrijwillige samenwerkingsverbanden, die ook volgens de minister noodzakelijk blijven. Dit selectief gebruik van belangrijke argumenten volgen wij niet. Mijn fractie vindt het een gemiste kans dat de minister niet ten principale heeft gezocht naar een langetermijnoplossing voor gemeenteoverstijgende samenwerking waarin de democratische legitimatie en controle beter zijn geborgd. Het ontbreken van een totaalvisie op het openbaar bestuur — over taken, bevoegdheden en schaalgrootte — doet zich hier wederom gelden.

Mijn fractie constateert dat rond dit wetsvoorstel de competentiestrijd tussen provincies en gemeenten in volle levendigheid is losgebarsten. Dit blijkt uit de tegenstrijdige adviezen van VNG en IPO, maar ook uit het feit dat de politieke standpuntbepaling niet zozeer samen lijkt te hangen met de politieke partij waar men lid van is, als wel door de bestuurslaag waarbinnen men functioneert. Bestuurders in steden als Utrecht en Nijmegen vrezen verlies van invloed, met name met betrekking tot het openbaar vervoer, terwijl degenen die op provinciaal niveau actief zijn juist meer regie bij de provincie willen. En ik moet zeggen dat ik het knap lastig vind om het algemeen belang te destilleren uit al dat goed bedoelde functionele eigenbelang. Bij ons roept het vooral de vraag op waarom de minister ervoor heeft gekozen deze competentiestrijd opnieuw te laten ontstaan, waar we een stelsel hebben dat weliswaar niet de schoonheidsprijs verdiende, maar wel goed functioneerde en naar tevredenheid van de betrokkenen.

Ik kom bij mijn laatste punt. De behandeling van dit wetsvoorstel staat onder grote tijdsdruk. De geplande wijziging moet per 1 januari 2015 ingaan. Dit lijkt moeilijk voorstelbaar indien niet vooruitgelopen is op wetgeving. Dit is al eerder genoemd. Graag verneem ik van de minister wat de situatie is. Zijn overal alle processen zodanig ingericht dat er per 1 januari in de nieuwe structuren gewerkt gaat worden en gaan er dingen mis als wij nu nee zeggen? Of zijn alle getroffen voorbereidingen omkeerbaar en kan men in de bestaande structuren verder als de Eerste Kamer dit wetsvoorstel zou verwerpen? Graag een uiteenzetting van de minister op dit punt.

Voor het overige wacht ik met belangstelling de antwoorden af.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw De Boer. Wenst een van de leden in eerste termijn nog het woord? Dat is niet het geval. Dan schors ik de vergadering voor enkele minuten in afwachting van de staatssecretaris van Economische Zaken.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.